2015D11330

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

De vaste commissie voor Financiën heeft op 27 maart 2015 een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de aanschaf van CAF-sprinters via de Ierse route van NS Financial Services.

De voorzitter van de commissie,
Duisenberg

De adjunct-griffier van de commissie,
Van den Eeden

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie vinden het een goede zaak dat de constructie met Ierland wordt afgebouwd door NS als 100% staatsbedrijf. Dat was en is ook de wens van de Tweede Kamer. De leden van de VVD-fractie hebben echter nog wel een aantal vragen over de afspraken met de NS en de gevolgen daarvan.

Waarom is de ingangsdatum van de afspraken 2015 en niet eerder? Waarom wordt er een koppeling gemaakt met de start van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (2015)?

In hoeverre gelden de afspraken ook voor alle dochterondernemingen van de NS?

Aan het einde van de concessieperiode 2024 bevindt circa 90% van het materieelbestand zich in Nederland. Wat is het tempo van de afbouw richting 2024? Welke investeringen worden wanneer afgebouwd via Ierland?

Welke 10% investeringen lopen in 2024 nog via Ierland? En waarom kan dit niet ook afgebouwd worden?

In november 2014 heeft een aanbesteding voor nieuwe sprinters plaatsgevonden door de NS, daarover is veel te doen geweest tot nu toe. Loopt de koop van de sprinters nog via de Ierse constructie, want in principe is dit voor de datum waarop de afspraken ingaan? Zo ja, waarom? Zo nee, hoe dan wel?

Recent is de aanbesteding van de concessie in Limburg afgerond. Ook hierover is veel te doen. Loopt de koop van het nieuwe materieel voor de concessie Limburg nog via de Ierse constructie? Zo ja, waarom? Zo nee, hoe dan wel?

Wat levert deze afspraak de Belastingdienst uiteindelijk op aan hogere belastinginkomsten in de periode tot 2024?

Wat kost het de staatsdeelneming NS uiteindelijk en wat zijn de gevolgen voor het dividend in de komende tijd?

Welke gevolgen heeft dit voor de concessie voor het hoofdrailnet, ook in financiële zin? In hoeverre kan de NS door dit verzoek vanuit de aandeelhouder een beroep doen op schadevergoeding? En als dit het geval is, zal de NS hiervan dan gebruik gaan maken? In de concessie is namelijk de mogelijkheid opgenomen voor een schadevergoeding voor de NS in geval van beleidswijzigingen. In hoeverre valt het verzoek van de aandeelhouder te scharen onder beleidswijziging?

Wat verricht NS Financial Services Company in Ierland nog meer voor activiteiten naast die van de NS en voor wie? Welke (financiële) risico's zijn daaraan verbonden?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

Met interesse hebben de leden van de PvdA-fractie kennisgenomen van de antwoorden op Kamervragen bij het jaarverslag beheer staatsdeelnemingen 2013 en het artikel «NS doet nog steeds zaken via de Ierse route». Zij hebben hierbij enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af waarom niet eerder kan worden gestopt met de Ierse structuur, waarbij treinstellen juridisch in Ierland gehouden worden en worden verhuurd aan de NS in Nederland. Er is een juridische schijnconstructie gecreëerd, met als enig doel de belasting op Nederlandse activiteiten te verlagen. Dit soort tariefarbitrage is zeker voor een staatsdeelneming onwenselijk. De leden van de fractie van de PvdA vinden de toezegging dat gestopt zal worden met deze constructie dan ook logisch. Vraag is waarom dit nu pas gebeurt, aangezien de structuur al in 1999 bekend was. Teleurstellend is bovendien dat pas in 2024 de constructie (bijna) volledig uit gefaseerd is. Waarom kan dit niet sneller? Heeft dit te maken met een belastingclaim in Ierland? Wat zijn de kosten om per direct met deze constructie te stoppen en het bestaande materieel juridisch over te dragen aan Nederland?
Ligt de oorzaak in de juridische vormgeving binnen de concernstructuur? Zo ja, waarom kan deze dan niet worden aangepast?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de fractie van de SP hebben kennisgenomen van de berichten in de media over de aanschaf van sprinters via de Ierse route. Deze leden begrijpen dat het beëindigen van een constructie de nodige voeten in de aarde heeft, maar vragen zich toch af waarom deze route niet eerder kon worden beëindigd. Kan de Minister dat uitleggen, zo vragen deze leden.
Deze leden vragen voorts of het klopt dat de constructie stapsgewijs wordt afgebouwd en waaruit blijkt dat er ook daadwerkelijk is afgebouwd? De leden van de SP-fractie hebben vernomen dat de 118 CAF-sprinters in december 2014 nog in Ierland zijn besteld, terwijl er is afgesproken alle nieuw te bestellen treinen voor de nieuwe Hoofd Rail Net concessie (HRN) met ingang van het nieuwe HRN (2015) vanuit Nederland aan te schaffen. Had deze bestelling niet al vanuit Nederland kunnen geschieden? Hoeveel geld loopt Nederland mis als gevolg van deze bestelling? Was het mogelijk geweest de bestelling uit te stellen tot 2015? Zo nee, waarom niet?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van de berichten dat de CAF-sprinters nog zijn aangekocht via de Ierse belastingroute. Zij willen graag van de Minister van Financiën vernemen of dit bericht klopt. Indien het bericht niet klopt kunnen deze leden zich voorstellen dat veel van onderstaande vragen niet langer beantwoord hoeven te worden.

De Tweede Kamer vraagt al heel lang om de Ierse route stop te zetten. Er zijn hierover vele vragen gesteld door met name Paulus Jansen (SP), maar ook door Pieter Omtzigt (CDA) en Jesse Klaver (GroenLinks).

De leden van de fractie van het CDA geven een paar voorbeelden van de antwoorden van de Minister van Financiën.

Op 30 november 2012 schreef Minister Dijsselbloem: (Kamerstuk 28 165, nr. 137)
«In dat kader heb ik als aandeelhouder de Nederlandse Spoorwegen verzocht te bezien of een verplaatsing van de Ierse dochtermaatschappij naar Nederland is te realiseren. Ook is verzocht de aanschaf van nieuw materieel in de toekomst niet langer via Ierland te laten lopen.»

In mei 2013 stelde Minister Dijsselbloem in de Kamer: (Kamerstuk 28 165, nr. 162)

«De heer Jansen zei dat NS een fors deel van de wagons en rijtuigen onderbrengt bij een bedrijf, ik zou bijna zeggen een brievenbusmaatschappij, in Ierland. Ik heb al eerder aan de Kamer gezegd dat ik de raad van bestuur heb verzocht die constructie via Ierland te heroverwegen. De raad van bestuur heeft aangegeven daartoe bereid te zijn en er is overleg gaande met de belastingdienst waarover ik helemaal niets mag zeggen.
De heer Paulus Jansen (SP): Op welke termijn is dat afgerond?
Minister Dijsselbloem: Op zo kort mogelijke termijn. Ik kan er geen datum aanplakken, maar ik breng u op de hoogte zodra dit definitief geregeld is.»

Op 12 februari 2014 stelde Minister Dijsselbloem in de Kamer:
«De heer Jansen heeft nog een vraag gesteld over de leasemaatschappij van de NS, waarin het materieel in Ierland is ondergebracht. Met de NS is afgesproken dat de leasemaatschappij in Ierland wordt teruggehaald. Dit zal gefaseerd en geleidelijk gebeuren. De concrete afspraken daarover worden nu uitgewerkt. Des te sneller we het doen, des te hoger de prijs is die de NS betaalt in termen van afrekening in Ierland. Dus de afspraak is gemaakt en die staat ook. We doen het op een zorgvuldige wijze.»

De afspraak om de treinen terug te halen, was toen dus al gemaakt. Nu lijkt het dat er juist meer treinen in de leasemaatschappij zijn ondergebracht en niet minder.

Dit is slechts een beperkte opsomming, maar het moge duidelijk dat zijn dat de leden van de CDA-fractie in de stellige overtuiging verkeerden dat nieuw materiaal niet langer aangeschaft zou worden via Ierland en dat oud materiaal in Nederland zou worden ondergebracht als dat niet tot grote fiscale claims zou leiden. Vandaar dat de leden van de CDA-fractie de volgende vragen hebben voor de Minister.

Waarom is de «Ierse route» tegen eerdere toezeggingen en verwachtingen in nog steeds niet beëindigd? Wat staat er in de weg aan directe beëindiging en waarom heeft het zolang moeten duren? Wat is de datum waarop definitieve beëindiging plaatsvindt?

Volgens het NRC-artikel loopt de Nederlandse Staat «hierdoor jaarlijks miljoenen mis aan vennootschapsbelasting». Kan de Minister uiteenzetten welke besparingen het NS-concern over de afgelopen acht jaar geboekt heeft door de «Ierse route» te bewandelen?
Kan de Minister de besparingen per jaar specificeren? Kan de Minister de besparingen tevens specificeren per dochteronderneming van de NS?
Kan de Minister voorts specificeren welke schade de Nederlandse belastingbetaler geleden heeft als gevolg van voordeeltjes die de NS voor zichzelf geboekt heeft via de Ierse route? Is dat gelijk aan de besparingen die de NS heeft geboekt, of is de schade voor de Nederlandse schatkist groter als rekening gehouden wordt met bijvoorbeeld de personeelskosten die gemaakt moeten worden om de dochteronderneming NS Financial Services Company in leven te houden?

Deelt de Minister het standpunt dat de hele affaire onverkwikkelijk en onacceptabel is in het licht van de miljardenschade die ontstaan is als gevolg van het Fyra-debacle en dat ten minste van de NS verwacht mag worden dat waar de Nederlandse belastingbetaler opdraait voor die schade, de NS gehouden is om die schade zoveel mogelijk te dempen door de schade aan Nederland te compenseren, bijvoorbeeld door afdracht van vennootschapsbelasting in Nederland? Zo ja, is de Minister bereid om van de NS te eisen dat de besparingen die NS kennelijk geboekt heeft en die Nederland aan vennootschapsbelasting is misgelopen, als extra dividend uit te keren aan de Nederlandse Staat, zo nodig door dat ten laste van het resultaat van de NS te brengen? Zo neen,

waarom niet? Is de Minister bereid zijn antwoord zo gedetailleerd mogelijk te motiveren?

Zijn de sprinters die NS bij CAF aanschafte, ook via de Ierse route aangeschaft? Zo ja, welk voordeel heeft NS daarmee concreet behaald en welk nadeel heeft de Nederlandse schatkist daardoor concreet geleden? Voor welke trajecten en concessies worden deze sprinters ingezet: is dat alleen voor het HRN of is het ook mogelijk dat NS (delen van) de treinen inzet voor de uitvoering van regionale concessies, zoals die in Limburg?

In welke mate is het gelijke speelveld tussen NS en andere spoorvervoerders bij de aanbesteding in Limburg aangetast als gevolg van de fiscale voordelen die de NS zichzelf bezorgd heeft?

In welke mate heeft de Minister bemoeienis gehad met de aanbesteding in Limburg; Abellio zei in een artikel in de Telegraaf van 21 maart 2015, dat het Ministerie van Financiën als aandeelhouder van de NS «bovenop» de activiteiten zit, die NS en Abellio ondernemen en alle investeringen voorafgaand goedkeurt. Dat doet vermoeden, dat de Minister van Financiën ook goedkeuring heeft moeten verlenen aan de investeringen die NS zich via Abellio voornam ten behoeve van de aanbesteding van het regionaal OV in Limburg. Is dat juist?
Zo ja, waarom heeft de Minister de NS niet verboden om de sprinters via de Ierse route aan te schaffen, terwijl hij wist dat een lagere afdracht van vennootschapsbelasting door de NS ten opzichte van buitenlandse concurrenten die ook aan de aanbesteding deelnamen en die in Nederland wel vennootschapsbelasting afdragen, de NS een voordeel zou verstrekken in de aanbesteding van het Limburgs OV? Kan de Minister zijn antwoord gedetailleerd toelichten?

Hoe kwalificeert de Minister die feiten als aandeelhouder van de NS? En hoe kwalificeert hij de feiten als Minister van Financiën en beheerder van de schatkist?

NS bewandelt de Ierse route via haar dochteronderneming NS Financial Services Company. Wat zijn de statutaire en wat zijn de praktische activiteiten van deze onderneming, behalve het bevoordelen van de NS bij de aanschaf van treinen voor het Nederlandse spoornet? Welke andere activiteiten onderneemt zij concreet in de praktijk? Staat de onderneming uitsluitend ten dienste van de NS of verricht zij ook werkzaamheden voor andere partijen?

Volgens het NRC-artikel bevinden de gesprekken tussen NS en de Minister van Financiën zich in «een vergevorderd stadium van overleg». Waarom is overleg überhaupt nodig en waarom heeft de Minister als aandeelhouder aan het staatsbedrijf NS niet gewoon de instructie gegeven om de Ierse route terstond te beëindigen? Was het niet eenvoudiger om de NS op te dragen direct een brief aan de Ierse fiscus te versturen, waarin zij zou laten weten dat zij de activiteiten van haar financieringsmaatschappij staakt? Waarom is dat niet gebeurd?
Wat beoogt de Minister van Financiën met het overleg met de NS te bereiken en welke doelen stelt de Minister zich daarbij, respectievelijk op welke wijze zet hij zijn positie als aandeelhouder in om die doelen te realiseren? Als daarbij ook compensatie voor de Nederlandse schatkist aan de orde is, welke ambitie en doelen heeft de Minister daarbij dan voor ogen?

Is de Minister bereid om de verslagen van het overleg dat hij kennelijk voert met de NS aan de Kamer toe te sturen, uiterlijk vier weken voorafgaand aan het algemeen overleg Staatsdeelnemingen? Zo neen, waarom

niet en hoe beoordeelt hij dat in het licht van de mogelijkheid voor de Kamer om het functioneren van het Ministerie van Financiën als aandeelhouder in de NS te beoordelen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

NS Financial Services Co (NSFSC) is in 1998 opgericht. Voor welke bedragen heeft NSFSC over de jaren sinds haar oprichting materieel aangekocht? Kan dat uitsplitst worden naar de verschillende landen naar NS en haar dochters actief zijn?

Hoeveel bedragen de omzet, de kosten, de winst, de afgedragen (Ierse) vennootschapsbelasting en de winst na belasting van NSFSC over de jaren sinds haar oprichting? Kunnen deze bedragen uitsplitst worden naar de verschillende landen waar de NS en haar dochters actief zijn?

Hoeveel vennootschapsbelasting is de Nederlandse Staat door het gebruik van deze Ierse-route door de NS over al deze jaren misgelopen? Hoeveel dividend is de Nederlandse Staat door deze sluiproute misgelopen?

Wat was de inhoud van de «gunstige» Ierse afschrijvingsregeling voor lease bedrijven?

Hoe ziet de door de NS gebruikte leaseconstructie er precies uit?

Hoeveel geld is aan de Ierse overheid afgedragen aan vennootschapsbelasting en omzetbelasting?

Zijn er kosten verbonden aan het beëindigen van NSFSC en het onderbrengen van materieel in Nederland (of de landen waar NS een concessie heeft)? Kunt u daar een indicatie van geven?

Is de governancestructuur die Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek geeft voor Naamloze Vennootschappen (NV's) wel toereikend om «in control» te zijn van een dergelijke grote deelneming als de NS?

Zijn er ten behoeve van de NS/NSFSC, in het kader van de Ierse route, rulings door de Nederlandse Belastingdienst afgegeven?

Acht de Minister van Financiën het gewenst dat de Minister, in zijn hoedanigheid als aandeelhouder, de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen moet kunnen opdragen hoe zich op te stellen in een concreet geval?
Als een dergelijke directe sturing van de overheidsaandeelhouder niet mogelijk is, is de Minister dan bereid om wetgeving te entameren die een specifieke overheids-NV mogelijk maakt waarbij een dergelijke directe sturing door de overheidsaandeelhouder wel kan worden gerealiseerd?

Klopt het dat de Franse staatsbedrijven wel een dergelijke structuur, een overheids-NV, kennen? Hoe werkt een dergelijke Franse structuur?

De laatste grote aankoop door NSFSC is de bestelling van 118 nieuwe sprinters bij de Baskische fabrikant CAF, die vanaf 2018 moeten gaan rijden. Met dat contract is € 500 miljoen gemoeid. Kan de Minister een beeld geven hoe de fiscale uitwerking hiervan thans is en op welke wijze en voor welke bedragen belastingheffing in Nederland en Ierland zal plaatsvinden?

Zijn er nog meer overheidsbedrijven die gebruik maken van fiscale sluiproutes?

Vragen en opmerkingen van de heer Van Vliet

In het artikel «NS doet nog steeds zaken via de Ierse route», wordt melding gemaakt van gemiste inkomsten voor de Staat als gevolg van de Ierse route. Vertegenwoordigen de genoemde bedragen enkel de gemiste vennootschapsbelasting, of vertegenwoordigen de genoemde bedragen het saldo van gemiste vennootschapsbelasting inkomsten en hogere dividendinkomsten? Door de Ierse route is er immers meer winst gemaakt, hetgeen een hogere dividenduitkering zou rechtvaardigen.
Leidt de Staat per saldo verlies op de «Ierse route» van de NS, wanneer rekening wordt gehouden met hogere winst en dividend? Indien ja, hoeveel precies?
Indien de Ierse route door de NS wordt beëindigd, ontstaat er dan een concurrentienadeel van de NS ten opzicht van andere OV-bedrijven in binnen- en/of buitenland?